

Ropa-Rübenroder Tiger 6:

Schon wieder ein Neuer

Erst vor zwei Jahren schickte Ropa den Tiger 5 ins Rennen (profi 10/2014). Jetzt schon wird mit dem Tiger 6 der Nachfolger für die Saison 2017 präsentiert: Mit zwei Motor-Varianten von Volvo-Penta – mit oder ohne AdBlue – und mit dem neuen Rodeaggregat RR.

Gottfried Eikel

Erst zwei Kampagnen im Markt, und schon gehört der Tiger 5 zum alten Eisen? Nun ja, irgendwie schon. Denn Ropa hatte Grund zu einigen wesentlichen Änderungen an der Maschine. Und weil diese in ihrer Quantität und Qualität ein nicht unbedeutendes Maß einnahmen, hat man dem Ganzen gleich einen neuen Namen gegeben.

Der Tiger 6 schöpft seine Kraft wieder aus einem schwedischen Motor.

Bereits von 1988 bis 1993 waren im euro-Tiger Motoren von Volvo-Penta eingebaut. Dabei lief das Euro-IV-Stufe-Aggregat mit SCR-Kat von Mercedes-Benz im Tiger 5 bei uns eigentlich gut. Probleme gab es aber im Osten mit schlechten Dieselqualitäten. Und da Ropa relativ viele Roder nach Russland und in weitere osteuropäische Länder ver-

kauft, hat man sich nach einem anderen Lieferanten umgesehen und wurde bei Volvo-Penta fündig.

Nach dem Motto „Nicht kleckern, sondern klotzen“ leistet der Neue über 100 PS mehr als der Motor mit dem Stern. Genau sind es 565 kW/768 PS, die in den Papieren von Volvo-Penta zum Sechszylinder TAD1643VE mit gut 16 Liter Hubraum angegeben sind. Damit ist nur die Abgasnorm Euro II zu erfüllen, ein SCR-Katalysator mit AdBlue-Einspritzung ist nicht erforderlich. Und der Dieserverbrauch soll laut Ropa nicht höher sein – zwei Argumente für diesen Motor.

Aber es gibt noch eine weitere Variante: TAD1672VE-B heißt der Motor, der mit SCR-Kat die Abgasstufe IV (Tier 4 final) erfüllt und 515 kW/700 PS leistet. Er kommt in Ländern mit strengeren Abgasvorschriften

wie den USA zum Einsatz und ist auch bei uns für 4500 Euro Aufpreis lieferbar. Der Roder heißt dann Tiger 6c.

Wir haben den Tiger 6a mit 768 PS eingesetzt, der scheinbar mühelos seine Arbeit verrichtet. Kein Wunder, denn das Drehmoment ist mit maximal 3260 Nm (!) angegeben. Auf dem schweren, noch sehr feuchten Boden rodete der Tiger ohne hörbare Anstrengung mit 1100 Touren. Nur mit vollem Bunker und bei Bergauffahrt stieg die Motordrehzahl bis auf 1500 U/min an.

Seinen neuen Rodevorsatz nennt Ropa „Neuentwicklung ohne Kompromisse“. Auch wenn bewährte Komponenten übernommen wurden, so stellt der „RR“-Roder in der Tat eine komplette Neuentwicklung dar. Das beginnt schon bei der Aufhängung: Der massive Mittel-Tragarm



Die Motoren für den Tiger 6 liefert Volvo-Penta zu: Links das Euro II-Aggregat mit 768 PS, oben der SCR-Katalysator am Stufe IV-Motor mit 700 PS (vor allem für die USA).



Beim neuen RR-Rodeaggregat lässt sich per Joystick und Terminal jede Reihe individuell in der Rodetiefe anpassen.

wurde durch einen Rahmen mit Holmen auf der rechten und linken Seite ersetzt, was eine gute Sicht auch auf die mittleren Rodeaggregate erlaubt. Insgesamt führte laut Ropa die Verwendung von hochfestem 700er Feinkornstahl bei allen tragenden Teilen zu einer Gewichtseinsparung von 300 bis 400 kg.

Alle sieben, mit 85 cm gleich großen Tasterräder führen das Aggregat in der Tiefe. Durch eine separate Ölpumpe kann die Voreilung der Tasträder unabhängig von der Schleglerwellendrehzahl eingestellt werden. Und ihre Umfangsgeschwindigkeit bis knapp 15 km/h soll die Voreilung zukünftig auch bei hohem Rodetempo sichern – prima.

Datenkompass

Ropa Tiger 6a

Motor
Volvo-Penta TAD1643VE-B, 565 kW/768 PS, 16,12 l, Abgasstufe Tier 2.

Fahrwerk
Bereifung vorne: 800/70 R 38, Bereifung 2./3. Achse: 1050/50 R 32, Option Cerex-Bib IF 1000/55 R 32 CFO mit 1,4 bar (alle Michelin), hydraulischer Hangausgleich bis 10 % Seitenneigung, Wankstabilisierung.

Köpfrodegruppe
Integral-, Allround- oder Schlegler mit Blattausschlag links mit Nachköpfer, alternativ Entblätter ohne Nachköpfer; RR-Rodeaggregat mit angetriebenen Polder-scharen, 45/50 cm oder variablem Reihenabstand, einzeln höhenverstellbaren Scharen, 7 Rodewalzen, 6, 8 oder 9 Reihen.

Technische Daten	
Reinigung	80-cm-Siebband 1 Siebsterne mit Ø 1,70 m 2 Siebsterne mit Ø 1,50 m
Bunker	43 m ³ /30 t
Entladebreite	2,00 m
Höchstgeschwindigkeit	40 km/h
Länge/Breite/Höhe	14,98/3,00 ¹⁾ /4,00 m
Dieseltank	1 320 l
Leergewicht	33 500 kg
Listenpreis ohne MwSt.	ca. 600 000 €

Herstellerangaben für die Grundausstattung, ¹⁾ abhängig vom Rodeaggregat

Mit 768 PS, 3260 Nm und nur 1100 Touren rodet der Tiger 6 von Ropa leise, aber kraftvoll durch den Acker.
Fotos: Tovornik





Der neue Walzentisch verfügt über sieben lange Reinigungswalzen.



Schlegler und Schare lassen sich für eine gute Zugänglichkeit gemeinsam hochschwenken.

Die Rüttelschare lassen sich jetzt individuell in der Tiefe verstellen, z. B. um die Rüben neben der Fahrgasse tiefer roden zu können. Richtig Sinn macht diese Technik vielleicht erst bei größeren Arbeitsbreiten, sie ist aber auch beim Sechserer Serie – sicher auch, weil die Steinsicherung in den Hydraulikzylindern integriert ist. Jede Reihe lässt sich per Tastendruck am Joystick auswählen und justieren, wobei alle Reihen im Display angezeigt werden. Positiv ist uns hier die – trotz des hohen Bauaufwands – vorbildlich „schlanke“ Konstruktion mit direkt auf den Zylindern aufgesetzten Ventilen und integrierter Positionsmessung aufgefallen. Auch die Verlegung der „unendlich“ vielen Leitungen ist so sauber gelöst, dass die Sicht auf die Rodewerkzeuge kaum beeinträchtigt wird.

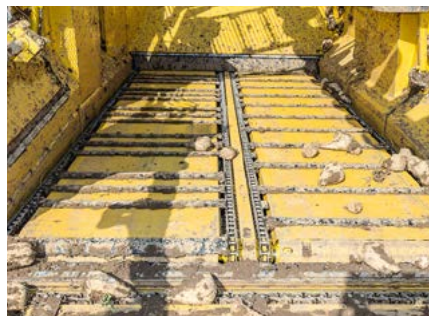
Auch den Walzentisch hat Ropa mehr als überarbeitet und nicht nur Walzenabstände, -profile und -lagerungen geändert. Statt bisher sechs reinigen jetzt sieben lange Walzen die Rüben vor, was die Reini-

gungsfläche laut Herstellerangaben um rund 15 % erhöht. Der jetzt seitlich durch offene Leitroste begrenzte Tisch kann als komplette Einheit seitlich verschoben werden, so dass unter allen Bedingungen immer die komplette Reinigungsfläche zur Verfügung steht.

Sechs der langen Walzen leiten die Rüben in Richtung Mitte zum 80 cm breiten Siebband, dessen Öffnung für einen gleichmäßigeren Gutstrom auf 85 cm erweitert wurde. Die dritte Wendelwalze fördert dagegen nach außen, um die Reinigungsfläche auszunutzen. Reicht das unter schwierigen Bedingungen nicht aus, kann die vierte Walze schnell nach Lösen von nur zwei Schrauben gegen eine nach außen fördernde ausgetauscht werden.



Per Taster am Rodeaggregate kann auch der Motor gestartet und abgestellt werden.



Der Bunkerboden ist wieder einteilig – aber zum schnelleren Austausch verschraubt.

Tolle Technik, perfekte Funktion – aber wo bleibt der Fahrer? Keine Sorge, auch daran haben die Spezialisten von Ropa gedacht. So lässt sich beim neuen RR-Aggregat der Schlegler zusammen mit der Rodegruppe hochschwenken. Dadurch hat man zur Wartung einen ungehinderten Zugang zu allen Baugruppen. Auf unseren Straßen ist das Zusatzfahrwerk vorgeschrieben. Mit zwei hydraulischen Kettenzügen kann dies jetzt ohne genaues Heranfahren einfach gekoppelt werden. Und nicht zuletzt gibt es direkt am Rodeaggregate neue Taster, mit denen nicht nur

das Köpfröde-Aggregat hochgeschwenkt, der Walzentisch angehoben und abgesenkt sowie die Kettenzüge bedient werden können. Sondern auch der Motor lässt sich von hier aus starten und abstellen – super!

Insgesamt wurden beim Tiger 6 gegenüber seinem Vorgänger so viele Details geändert, dass wir an dieser Stelle nur noch eine Auswahl aufzählen können:

- Die Stäbe der Siebsterne bestehen jetzt aus gesenkgeschmiedetem Stahl, was die Haltbarkeit noch weiter erhöhen soll.
- Ein einstellbarer Geradeauslauf und die Abstützung der Mitnehmer auf jetzt drei Stäbe soll die Haltbarkeit des Rübenelevators verlängern.
- Zur Steigerung der Überladeleistung fördert die Bunkerentleerungspumpe 42 % mehr Öl.
- Eine stärkere Kröpfung der Elevatorstäbe soll das Fördervolumen um 4 % steigern und große Rüben besser fördern.
- Der Bunkerboden ist jetzt wieder einteilig, was die Haltbarkeit verlängern soll. Für einen schnelleren Austausch ist der Boden mit dem Rahmen verschraubt.
- In der Kabine wurden zusätzliche Ablagen integriert und die Elektronikbox weiter nach rechts außen versetzt, was zusätzlichen Stauraum rechts unten neben dem Fahrstuhl schafft.
- Eine zusätzliche Dämmung, ein neues Lenkorbitrol und die Entkopplung der Ölleitungen vom Rahmen haben die Geräuschbelastung in der Kabine weiter gesenkt.
- Durch verschiedene Maßnahmen (hochgezogene Bodenmatte, integrierte Luftpistole, rahmenlose Türen und Fenster mit Dichtgummis am Kabinenchassis) lässt sich die Kabine einfacher sauber halten.

Fazit: Dem neuen Tiger 6 hat Ropa nicht nur zwei neue Motoren von Volvo-Penta – 768 PS ohne und 700 PS mit AdBlue – spendiert. Sondern zahlreiche Details und Komponenten wurden mit Blick auf eine längere Haltbarkeit, einfachere Wartung sowie Funktionssicherheit und Arbeitsqualität der Aggregate überarbeitet. Hier ist in erster Linie die komplett neu entwickelte RR-Rodegruppe mit einzeln verstellbaren Rüttelscharen und größerem Walzentisch zu nennen.

Wer den neuen Tiger 6 und auch den neuen Panther 2 im Einsatz erleben will, dem sei die Ropa-Hausmesse zum 30. Firmenjubiläum ans Herz gelegt. Sie findet am 20. November 2016 in 84097 Sittelsdorf am Firmenstandort statt.